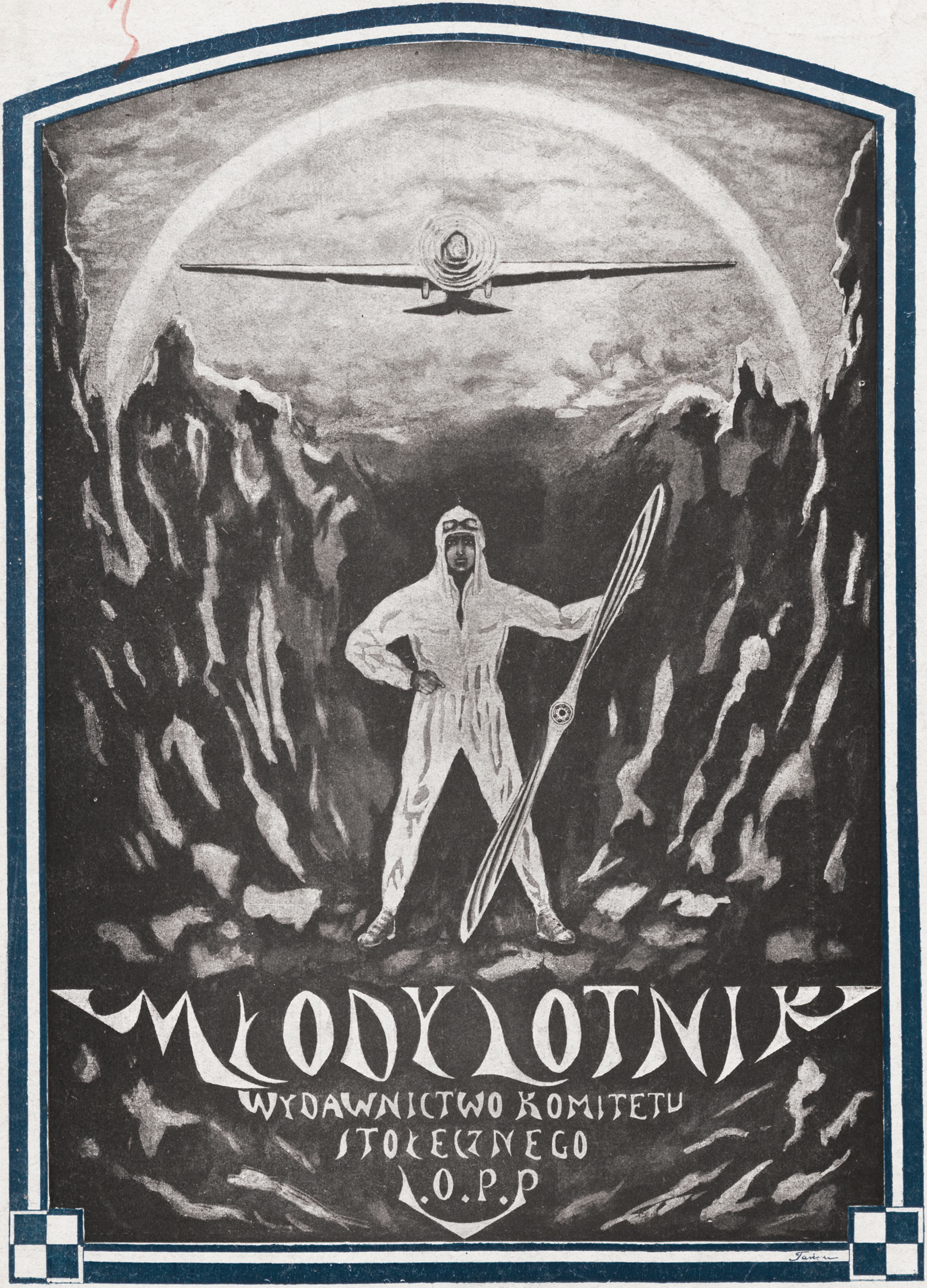
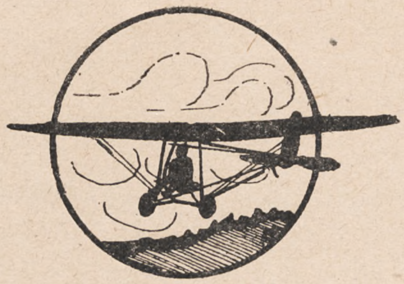


Numer 14. **GRUDZIEŃ** **Cena 60 gr.**



Młody Lotnik

miesięcznik lotniczy dla młodzieży

wydawnictwo Komitetu Stołecznego Ligi Obr. Pow. Państwa

wychodzi 10-go każdego miesiąca
w Warszawie

Adres Redakcji i Administracji:

Komitet Stołeczny LOPP.—Warszawa, ul. Senatorska 14, tel. 132-14.

Administracja załatwia interesantów od 11-ej do 2-ej, Redakcja od 2-ej do 3-ej pp. Sekretarzem Redakcji jest Z. Troniewski. Prenumerata wynosi: Rocznie—6 z., półrocznie—3 z.50 gr., kwartalnie — 1 z. 80 gr. Numer pojedynczy—60 gr. Egzemplarze pojedyncze wysyłane są po uprzedniem wpłaceniu należności na

Konto Administracji w P.K.O. № 9511.



Młody Lotnik

Rok II. Warszawa, grudzień 1925. N-r 14 (11).

PEJZAŻ LOTNICZY



O wschodzie słońca.

Silne lotnictwo — to podwalina bytu państwa,
a rozwój i zastosowanie techniki lotniczej —
to miara jego kulturalnego dorobku.
Lotnictwo polskie muszą budować „młodzi lotnicy".

CZY WIESZ, ŻE...

— Reasumując wyniki pracy na polu lotnictwa za rok 1925, da się zauważyć znaczny postęp w dziedzinie przystosowania płatowca do potrzeb komunikacyjnych.

— W roku 1925 zdołano pobić rekord na długotrwałość lotu, największą odległość na linji prostej oraz rekord obciążenia samolotu. Lotnik francuski, Bossoutrout, wzniósł się w ubiegłym miesiącu na płatowcu Super-Goliath-Farman na 3.500 metrów z ciężarem 6.000 kg., równym wadze 80 pasażerów. — Pozatem w roku 1925 osiągnięto przeszło 25% *lepsze wyniki w lotnictwie szybowcowem.*

— Z ogólnej liczby ważniejszych rekordów 1925 r. 80% należy do Francji, choć jej budżet na lotnictwo jest dwa i pół raza mniejszy, niż np. Anglji lub Japonji.

— Na jednej tylko linji Air Union, łączącej Paryż z Londynem bywały w roku 1925 dnie, w których przewożono przeszło 180 pasażerów. Linję tę obsługiwało 17 płatowców, które odbywały dziennie po dwa loty.

— A i u nas wzmógł się ruch pasażerski na linjach lotniczych. Polska Linja Lotnicza przewiozła w r. 1925 w porównaniu z r. 1924 blisko 80% więcej pasażerów. Prócz tego w r. 1925 powstało nowe towarzystwo komunikacji lotniczej: — „Aero".

— Ale obok wzrostu lotnictwa komunikacyjnego wzrosło też lotnictwo wojskowe. Anglja zwiększyła swą flotę powietrzną o 100 aparatów, Włochy do 2.200, a Sowiety o przeszło 1000 samolotów. To są wiadomości oficjalne. A co nie oficjalnie?...

— W roku 1925 lotnictwo nie szło po drodze pacyfikacji Europy.



BILANS LOTNICZY ZA ROK 1925.

Kończący się rok 1925 był ogromnie bogaty we wspaniałe czyny śmiałych lotników, poważne postępy na polu techniki lotniczej i, co najważniejsze dla nas, w piękne postępy lotnictwa polskiego.

Trudno ująć to wszystko w krótkim przeglądzie, swoistem zdjęciu migawkowem bez pewnego, że tak się wyrażę, schematyzmu chronologicznego, nie mniej jednak należy koniecznie odnotować, chociażby może zbyt lakonicznie i sucho, ludzi, fakty i cyfry, ilustrujące obraz rozwoju i działalności lotniczej w ciągu tej najbliższej przeszłości.

* * *

18/I wyruszyła z Paryża do jeziora Czad w Afryce Środkowej wyprawa francuskich lotników: płk. de Goys, ppłk. Vuillemin, kapitanów Pelletier Doisy i Dagneaux — na 2 wielkich płatowcach typu „Farman - Goliath"; osiągnęła ona 7/II Niamey nad Nigrem, przezwyciężywszy pomyślnie całą Saharę.

W styczniu szwajcarski pilot Mittelhauser, znany ze swych lotów na polarnym Szpicbergu, dokonał pięknego przelotu Zurych — Teheran, w rekordowym czasie 17 godzin lotu ok. 5500 km.

3/II wylecieli z Paryża kpt. Lemaitre i kpt. Arrachard, mając na celu przelot bez lądowania z Paryża do Dakkaru (4200 km); nie dotarli jednak 900 km. do Dakkaru.

Szczęśliwszym od Francuzów był Belg Thieffry, który, wylatując z Brukseli 12/II, dotarł 4/IV do Leopoldville. Przeleciał on 8100 km., w tem 2000 km. nad piaszczystą pustynią.

21/V odleciała z Kingsbay na Szpicbergu ku biegunowi Północnemu wyprawa Roalda Amundsena na 2 metalowych płatowcach Dornier-Wal i powróciła pomyślnie dnia 16/VI.

W końcu maja odbył sie w Niemczech wielki lot okrężny z udziałem 91 płatowców.

7/VI miały miejsce w Brukseli pierwsze zawody balonów wolnych o II-ą nagrodę imienia Gordon Benneta.

W czasie od 17/V do 14/VI odbył się II-gi polski konkurs szybowców w Gdyni z udziałem 15 szybowców; była to tylko próba; teren okazał się nieodpowiedni, wobec czego większych wyników nie osiągnięto, ale zrobiono niemało cennych doświadczeń na przyszłość.

10/VI rozpoczęto w Moskwie wielki przelot grupy 6 płatowców z Moskwy do Pekinu i Tokjo. Przelot ten był walną próbą wartości płatowców i silników wyrobu rosyjskiego.

W czerwcu też rozpoczął się wielki lot grupowy naszych lotników z Francji do kraju i przelot eskadry gen. Zagórskiego, zakończony pomyślnie 30/VII w Warszawie.

W sierpniu widziano i podziwiano sprawność naszego lotnictwa wojskowego podczas pierwszych wielkich manewrów polskich.

10/VIII francuzi: kpt. Arrachard i inż. Carol dokonali lotu okrężnego dokoła Europy w ciągu 3 dni.

W tymże czasie dokonano w Rosji lotu okrężnego Leningród - Moskwa - Smoleńsk - Witebsk - Leningród, w ciągu 8 godzin.

7/VIII odbył się z Jabłonny pierwszy lot balonu wolnego polskiego wyrobu.

We wrześniu dokonał imponującego lotu dokoła morza Śródziemnego, z Paryża do Warszawy w ciągu 6 dni, płk. Rayski, wpisując dzięki temu swe imię pomiędzy szereg pierwszorzędnych, rekordowych pilotów świata.

We wrześniu zakończył się też przelot Japończyków: Abe i Kawaczi—z Tokjo do Paryża (ok. 13000 km. w 18 etapach).

W czasie od 31/VIII do 10/IX miała miejsce wizyta polskich lotników wojskowych w Bukareszcie.

28/IX zagajono międzynarodową konferencję, poświęconą lotnictwu komunikacyjnemu, w Kopenhadze; Polska przyjmowała w niej bardzo czynny udział i wywarła duży wpływ na przebieg obrad.

25/X odbyły się pierwsze w Polsce zawody balonów wolnych.

27/IX rewizytował nasze lotnictwo wojskowe w Warszawie szef lotnictwa rumuńskiego, gen. Hentescu; 20/V miała miejsce rewizyta lotników czeskich.

7/XI powrócił do Rzymu z wielkiego lotu okrężnego włoski major, de Pinedo, na wodnopłatowcu Savoia. Wyleciał on 16/IV z Rzymu i dokonał w ciągu niespełna 7 miesięcy przelotu z Włoch do Austrji i z powrotem przez Japonję i Azję Południową, przebywając w locie ogółem *54000 klm.*

Poza tem w r. 1925 odbyły się bardzo liczne zawody lotnicze w różnych krajach. Warto tu podkreślić szczególnie zawody szybowców w Rhön, Vauville i na Uzun-Synt na Krymie.

Widzieliśmy też dobre wysiłki i postępy Niemiec w kierunku rozwoju ich przemysłu lotniczego, dotąd krępowanego Trakt. Wersalskim.

* * *

Z wydarzeń mniej złożonych, naszych domowych, a bardzo ważnych dla naszej przyszłości lotniczej, należy wymienić:

Zjazd L. O. P. P. w dniach 7 — 8/I, który był pierwszym walnym przeglądem sił L. O. P. P.

9/III otwarto w Poznaniu pierwszą cywilną szkołę pilotów.

W połowie lutego dokonano pierwszych pomyślnych prób z pierwszym polskim płatowcem małej mocy projektu p. Dąbrowskiego.

22/II w Ławicy odbył się chrzest pierwszego płatowca, wytwórni wielkopolskiej „Samolot" w Poznaniu.

15/II odbył się pierwszy komisyjny lot Warszawa—Bukareszt, celem zaprowadzenia na tej linji lokomocji powietrznej.

W marcu odbyła się w Kopenhadze konferencja polsko-duńska o linję powietrzną: Warszawa — Gdańsk — Puck — Bornholm — Malmo — Kopenhaga.

27/IV otwarto nową linję Warszawa — Wiedeń.

22/V obchodziliśmy 2-gą rocznicę istnienia L. O. P. P.

23/V otwarto linję Warszawa — Poznań.

10/VI odbył się chrzest pierwszego „Poteza" wyrobu wytwórni „Plage i Leśkiewicz".

2/VII pierwszy lot „Poteza XV" wyrobu Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Białej.

15/VIII odbył się lot komisyjny Warszawa-Kopenhaga.

13/IX otwarto port lotniczy w Łodzi, zbudowany całkowicie przez L. O. P. P. 25/IX odbyła się w Zakładach „Pocisk" udana próba pierwszego oryginalnego polskiego silnika lotniczego, projektu inżyniera Brzeskiego.

W r. b. opracowano również ustawę o żegludze powietrznej, złożoną już do Sejmu.

* * *

Tak się przedstawia bilans lotniczy r. 1925. Niemało mówi on każdemu, a powinien być bardzo wymownym dla serc i umysłów tych, od których zależy przyszłość naszej Ojczyzny, t. j. dla młodzieży, z łona której muszą wyjść i wyjdą dalsi pracownicy i bohaterzy na polu lotnictwa, epigoni dawniejszych i współczesnych przodowników żeglugi powietrznej.

Młodzieży Polska, pamiętaj o lotnictwie i jego wielkiem znaczeniu dla Twej Ojczyzny!

A. Stebłowski, major Szt. Gen.

O spadochronach lotniczych

Do niedawna zwykliśmy patrzeć na skok ze spadochronem jak na ciekawy i emocjonujący numer cyrkowy, jak na pewnego rodzaju sensację w dziedzinie sztuki akrobatycznej; dotąd jeszcze uważamy człowieka, dokonywującego skoku ze spadochronem za ciekawego żonglera, któremu „do czasu dopisuje szczęście", niekiedy znowu za zaciekłego ryzykanta-sportowca, „nie mającego nic do stracenia".



Najniebezpieczniejszy jest skok z małej wysokości. Niedawno francuz Granveand, dokonał takiego skoku z mostu znajdującego się w jednym z ogrodów Paryża na wysokości 85 m.

Wszyscy ci żeglarze powietrzni—i ci sportowcy i ci zawodowi, którzy b. często dokonywują skoki „dla chleba" — przyczyniają się do udoskonalenia tego niedocenianego do tej pory dla rozwoju lotnictwa „parasola". Zwłaszcza nieprzeciętne zasługi mają skoczkowie ci, którzy zdają sobie sprawę z roli, jaką spadochron w lotnictwie winien otrzymać i którzy, przez długotrwałe i żmudne doświadczenia, przez dokonywanie skoków ze spadochronem w najrozmaitszych warunkach atmosferycznych dochodzą do realnych rezultatów, osiągając typ coraz bardziej doskonałego spadochronu.

Dotąd spadochron był w dziedzinie lotnictwa kopciuszkiem, którego nie doceniano i lekceważono.

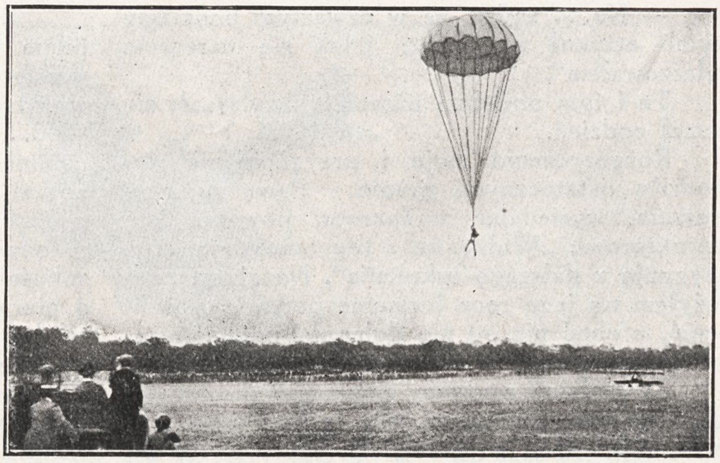
Amerykanie—synowie kraju wszelkich możliwości i eksperymentów — od kilku lat prowadzą żmudne, naukowe doświadczenia nad udoskonaleniem spadochronu i dzisiaj już twierdzą, że w niedalekiej przyszłości, zawdzięczając ulepszonemu spadochronowi, zbudowanemu wg. wszelkich zasad fizyki i aerodynamiki, śmiertelnych wypadków w lotnictwie nie będzie, mimo defektu z winy motoru, etc. ect.

Udoskonalony spadochron odegra wkrótce w powietrzu podobną rolę, jak pas ratunkowy na morzu w chwili tonięcia okrętu.

Już podczas wojny światowej, na froncie zachodnim, kilkudziesięciu „baloniarzy" w/g cyfr zebranych, obserwując baterje nieprzyjacielskie



W sekundę po skoku.



Spadochron rozwinięty.

lub przegrupowania wojsk i będąc w groźnym niebezpieczeństwie — zdołało swe życie uratować, zawdzięczając jedynie spadochronowi. Dziwnym zbiegiem okoliczności rola spadochronu ograniczyła się dotąd do obserwacyjnych balonów wojskowych na uwięzi, jednakże na froncie francuskim, w walkach powietrznych stwierdzono również niejednokrotnie wielką użyteczność spadochronu w skokach ze samolotów.

* * *

Za wynalazcę spadochronu uchodzi Leonardo da Vinci — ten wszechstronny genjusz ludzkości, który i w tej dziedzinie dał nam pewne teoretyczne podstawy (1495 r.).

Józef Mongolfier, wynalazca balonu (1776), również pracował nad kwestją ulepszenia spadochronu i przez dłuższe doświadczenia teoretyczne i praktyczne osiągnął pewne realne wyniki: W r. 1777 Mongolfier, po samodzielnym sporządzeniu spadochronu, dokonał szczęśliwie skoku z wysokości własnego domu w Anonnay, lecz małżonka i matka tegoż stanowczo zabroniły mu czynienia dalszych prób.

Słynny żeglarz powietrzny, Blanchard, był pierwszym z „baloniarzy", który połączył spadochron z balonem i użył go, będąc w niebezpieczeństwie.

Przy wzlocie w Dunkierce, podczas szalonej burzy, Blanchard dzięki spadochronowi uratował swe życie.

W. Martin.

c. d. n.

Mój pierwszy lot samodzielny

Z wrażeń ucznia-pilota

Jakiego wrażenia doznaje pilot, gdy poraz pierwszy leci samodzielnie, bez opieki instruktora?— Z pytaniem tem spotykam się dosyć często i, jeśli mam przed sobą cierpliwego słuchacza, zaczynam opowieść o swym pierwszym locie samodzielnym, aby dać dokładny obraz doznanych wrażeń. W ten sposób, choć zaledwie miesiąc dzieli mnie od pamiętnego w życiu pilota zdarzenia, historję swego lotu samodzielnego powtórzyłem już ze trzydzieści razy Znam ją na pamięć tak dokładnie, że zdania już nie ulegają zmianom; w tych samych miejscach robi się pauzy i stawia przecinki.

I dlatego właśnie, że pod wpływem częstych rozpamiętywań, zdołałem utrzymać w pamięci wszystkie szczegóły, póki wrażenia są jeszcze nowe i świeże, chcę mój pierwszy lot samodzielny przeżyć raz jeszcze z tymi, których ten temat, zdaje się, najbardziej zaciekawia.

— — — — — — — — — — —

Na „laszowanie" swoje czekałem bardzo długo. Wśród kolegów uchodziłem za „wiecznego ucznia-pilota" i sam już zaczynałem wątpić w możliwość samodzielnego lotu. Jakiś specjalny „pech" prześladował mnie i zagradzał drogę do „laszowania". W chwilach, kiedy czułem się na siłach poprowadzić aparat, nie dopisywały warunki atmosferyczne; podczas wymarzonej pogody znowu spadałem z „formy". Mijały dnie, tygodnie, nawet miesiące, ja wciąż jeszcze latałem na „doublu". Instruktor stale zapowiadał, że mnie „puści", rzeczywistość jednak wskazywała co innego Na starcie wysłuchiwałem przeróżne djalogi, prowadzone przez uczniów, a skierowane w moją stronę.

— Jurek — pytano — nie wiesz przypadkiem, kiedy się *młody Ikar* wylaszuje?

— A który teraz wychodzi rocznik Lotnika? — pytał z kolei Jurek.

— Drugi.

— No, to sądzę, że w czwartym będziemy czytali artykuł na temat: „Jak się nareszcie wylaszowałem".

Te i tym podobne przycinki powtarzały się niemal codzień.

Rozgoryczenie moje i przygnębienie dochodziły ostatecznych granic. Pewnego razu wreszcie, wysiadając z aparatu, powiedziałem instruktorowi: „Widzę, że z tego nic nie będzie, rezygnuję z dalszego szkolenia". Nazajutrz rano złożyłem na jego ręce formalne podanie o zwolnienie, a choć nic mi nie dolegało, umotywowałem go złym stanem zdrowia.

Za godzinę, wezwany przez instruktora, stanąłem w jego gabinecie. Nie przyjął mego podania, powiedział mi natomiast, że jak tylko będzie pogoda, to mnie „wylaszuje".

Przeszło kilka dni od owej wizyty u instruktora. Pomimo zapewnienia, jakie otrzymałem, straciłem już wszelką nadzieję na prędkie przynajmniej laszowanie. We czwartek, pamiętam dokładnie, spóźniłem się na loty. Ranek był bardzo ładny, powietrze spokojne; latały wszystkie grupy. Trafiłem na chwilę lądowania naszego aparatu. Obojętnie przyglądałem się znajomej procedurze, gdy wtem usłyszałem głos instruktora, wzywający mnie do maszyny. Podbiegłem. Każe siadać. Usiadłem, zapiąłem pasy i przeczekawszy, aż drugi aparat usunie się z drogi, wystartowałem z instruktorem. Jak zawsze, bez jakiegoś większego skupienia. Ale po wylądowaniu instruktor wysiadł. Myślę na papierosa. Ani mi przez myśl nie przeszło, że mnie chce puścić samego. Nawet kiedy się odwrócił i zadał wiele znaczące pytanie: „Jak się pan czuje?" — nie widziałem w tem nic zdrożnego, żadnej zapowiedzi „laszowania". Toteż, gdy jak grom padły decydujące słowa: „Poleci pan?", wytrzeszczyłem oczy, jakgdybym usłyszał coś bardzo niedorzecznego. Niespodzianka była gwałtowna, toteż reakcja musiała wybuchnąć z równą siłą. Jakto, czy polecę? Dlaczegożby nie? Ale naturalnie!

Instruktora przekonały widać te słowa, bo, wysiadając z kabiny powiedział:

— No, dobrze, tylko spokojnie, tak jak ze mną.

— Zgoda, pomyślałem, jeszcze spokojniej nawet.

Tymczasem wieść, że się mam laszować doszła do startu, co łatwo można było wywnioskować z okrzyków tego rodzaju, jak „Ikar się laszuje", „Nowe wydanie młodych Ikarów" i t. p.

Krzyki te zaczęły się mieszać z warkotem mego motoru. Instruktor pomagał mi go zapuścić, operując gazem i kontaktem. To manipulowanie kontaktem jest jakby ostatniem błogosławieństwem instruktora przed pierwszym lotem ucznia.

Ująłem stery w oczekiwaniu sygnału. Jak przez sen zobaczyłem opuszczającą się rękę instruktora, skupione miny kolegów.

Byłem zupełnie spokojny, całą uwagę skupiłem na starcie. Pracuję sterami, przenosząc wzrok na zegar: 1050 obrotów. To za mało! Powolny ruch ręki i wskazówka skacze na 1200... 1250... Ucho chwyta znaną melodję; czystą, bez najmniejszego fałszu. Jeszcze chwila, druga... aparat się unosi. Jakiś dreszczyk rozkoszy przechodzi przez całe ciało. Mimowoli patrzę na przednie siedzenie. Próżne. Jestem sam na wysokości jakich 30 metrów. Zaczynam myśleć o pierwszej krzywiźnie. Zbliżam się do szosy, za którą zawsze skręcałem. Przesuwam stery, pochylając się na stronę wirażu. Już po skręcie. Wyrównywam aparat, kierując go na mały dworek, gdzie mam wykonać drugi wiraż. Z ust płynie wesoła melodja: „Ta, która pieprzyk ma na szyjce, ta wnet oglądnie się". Nie słyszę własnego głosu, czuję tylko, że coś śpiewam. Wciąż zdaje mi się, że śnię, że marzę o swym pierwszym locie samodzielnym. Wiatr wieje mi w twarz, gwiżdże w uszach. Dolatuję do toru kolejki, przechylam się w trzecim wirażu. Lecę dalej i wciąż jeszcze nie chce mi się wierzyć, że na przodzie niema instruktora, że lecę sam. Zagapiłem się — maszyna zwisła na prawe skrzydło. Wolnym ruchem wyrównywam aparat. Oglądam się, szukam lotniska. Widzę je, jakieś mniejsze niż zwykle. Oho — myślę — wdrapałem się za wysoko! Co robić? Niema czasu na namysły, trzeba skręcać, po skręcie zamknąć gaz i lądować. Już w wirażu nogi zaczynają niemożliwie wibrować, skaczą na sterze. Skręciłem. „Duszę" ster, wolno przesuwam rączkę od gazu ku przodowi. Aparat przechodzi w mój ulubiony lot ślizgowy. Kieruję się na prawą stronę lotniska, ale widzę, że znosi mię w przeciwną stronę. Próbuję temu zaradzić, nogi jednak okazują mało posłuchu. Przelatuję nad zabudowaniami. Już jestem zupełnie nisko, ale też nie dużo brakuje do lewej krawędzi lotniska. Nagle z za hangaru wyrastają cztery „Potezy", ustawione rzędem. Zaledwie 50 metrów dzieli mnie od nich. Nie wiem, czy przeciągnę. Decyzja zapada szybko: przelecę, nie powinienem zawadzić. Na wszelki wypadek mocniej ściskam rączkę od gazu, by w każdej chwili móc dać „szprycera". Chwila.. już jestem za „Potezami". Tu nowa trudność: jezioro. Czy też zdążę przed nim wylądować? Może dać „gazu" i jeszcze raz w górę? Nie, czyżby mi miało zabraknąć lotniska?. . Spróbuję...

Intuicyjnie odczuwam bliskość ziemi. Ściągam ster powoli, łagodnie. Dotknąłem kołami, po chwili już jestem na lądzie. Czyżby już? Ta sama bliskość ziemi daje mi znać, że tak jest istotnie. Oglądam się, biegnie grupa. Z nonszalancją wyskakuję z maszyny, przyjmując gratulacje.

Na starcie dopiero składam podziękowania instruktorowi, swemu mistrzowi największej sztuki, sztuki latania.

J. F.



Wiadomości bieżące

Z Polski

WSPANIAŁY DAR UCZENIC WARSZ. SZKÓŁ ŻEŃSKICH.

W dniach ostatnich fabryka lotnicza „Samolot" w Poznaniu wypuściła płatowiec typu Hanriot — H.XIV.

Samolot ten, zamówiony przez Komitet Stołeczny L. O. P. P., a ufundowany z inicjatywy p. Leonji Rudzkiej, przewodniczącej Koła Przełożonych Szkół Żeńskich w Warszawie, po sprawdzeniu i oblataniu go przez Komisję Wojskową, zostanie w dniach najbliższych przytransportowany do Warszawy.

Oto jak z groszowych składek uczenic gimnazjów warszawskich powstaje samolot, który powiększy skrzydlate grono naszych przyszłych obrońców.

Zawiadomienia o poświęceniu samolotu ukażą się wkrótce.

ZJAZD PRASY LOTNICZEJ.

Czyniąc zadość wzrastającej z dniem każdym potrzebie wzajemnego poznania i zbliżenia się do siebie poszczególnych pism lotniczych, Związek Lotników Polskich powziął godną uznania myśl zwołania pierwszego zjazdu polskiej prasy lotniczej.

Zjazd odbył się w dniu 3 grudnia r. b. w Poznaniu. W obradach końcowych wzięli udział oprócz delegatów pism lotniczych także przedstawiciele prasy codziennej i czasopismwojskowych.

„Lot Polski" reprezentował p. ppłk. Grzędziński, „Lotnika"—red. Ostrowski i inż. Bohatyrew. Z ramienia naszej redakcji wzięli udział w Zjeździe pp. Osiński i Troniewski. Reprezentowane były również „Wiadomości L.O.P.P.", organ Wojewódzkiego Komitetu L.O.P.P. w Poznaniu.

Obradom przewodniczył redaktor „Lotu Polskiego", p. ppłk Grzędziński.

Po zapoznaniu się ze stanem rozprzestrzeniania wydawnictw lotniczych, Zjazd przystąpił do ustalenia sposobów współpracy poszczególnych pism ze sobą.

Przyszło to tem łatwiej, że każde z dotychczas istniejących pism lotniczych zdobyło się na swoisty, oryginalny kierunek i zarazem prawie odrębne środowisko czytelników. Myśl delegatów naszej Redakcji, zalecająca wymianę artykułów między poszczególnemi pismami spotkała się z jednomyślną aprobatą i została poparta przez szereg następnych, jeszcze dalej idących wniosków, np. wzajemne cytowanie się (wnioski p. ppłk. Grzędzińskiego) i t. d. Na jak szeroką skalę została zakrojona współpraca pism lotniczych świadczyć może fakt przyjęcia drugiego naszego wniosku, głoszącego, iż następne zjazdy prasy lotniczej zajmować się będą opracowywaniem metod i sposobów najodpowiedniejszego i najskuteczniejszego oddziaływania całej prasy lotniczej na społeczeństwo.

Rozpatrując drugi z kolei punkt programu: stosunek prasy lotniczej do poszczególnych zagadnień z dziedziny polityki lotniczej, Zjazd uznał za wskazane dążyć do ustalenia wspólnego punktu widzenia na pewne sprawy i podejmowania zgodnej kampanji.

Długą i ciekawą dyskusję wywołała sprawa stosunku pism lotniczych do prasy codziennej, a zwłaszcza odłamu jej, t. z. prasy „sensacyjnej". Dyletantyzm i nieścisłość w opisywaniu pewnych wypadków lotniczych powoduje częstokroć złe skutki i szkodzi całej sprawie lotniczej. Zaradzić temu mogą jednak przedewszystkiem nasze władze lotnicze, ściślej informując o wypadkach. Autorowi powyższego wniosku, red. „Żołnierza Wielkop." por. Ciepielowskiemu nie można było odmówić słuszności. Nasze pułki lotnicze powinny postarać się o kogoś takiego, który, wrazie wypadku na lotnisku, mógłby sprawozdawców pism o przebiegu zajścia należycie poinformować.

Wobec obfitego porządku dziennego, nie zdołano wyczerpać wszystkich tematów. Musiano odłożyć np. sprawę słownictwa lotniczego i stosunku prasy lotniczej do poszczególnych organizacji, nie mniej jednak Zjazd zrobił wiele, może więcej, niż tego spodziewały się poszczególne redakcje.

Następny zjazd ma się odbyć w przyszłym roku w Warszawie, na zaproszenie „Lotu Polskiego".



Zdjęcie nasze przedstawia uczestników Zjazdu przy obiedzie w fabryce „Samolot". Za stołem siedzą od lewej ku prawej: gen. Macewicz, red. ppłk. Grzędziński, inż. Bohatyrew, red. Marynowski i red. Ostrowski. Przed stołem siedzą delegaci naszej redakcji, inż. Mokrzycki i inni,

NAUKA MODELARSTWA W SZKOŁACH RZEMIEŚLNICZYCH.

Dnia 4 grudnia b. r. odbyła się w Komitecie Stołecznym konferencja dyrektorów Szkół Rzemieślniczych w Warszawie, zwołana z inicjatywy Komitetu dla wspólnego opracowania programu, mającego na celu wprowadzenie stałych wykładów o lotnictwie i założenie modelarni lotniczych we wszystkich szkołach warszawskich.

Prezes Komitetu Stołecznego p. Falkiewicz wyjaśnił zebranym cel tej akcji L. O. P. P. i dotychczasowe jej wyniki, podkreślając konieczność przygotowania młodzieży do pracy naukowej i praktycznej na polu lotnictwa.

W Miejskiej Szkole Rzemieśl. im. Konarskiego, jak nadmienił p. dyrektor Krasuski, zainteresowanie wykładami jest ogromne. Młodzież bardzo chętnie garnie się do tej nieznanej jej dotąd dziedziny nauki, a wykonane modele samolotów świadczą o wielkiem zamiłowaniu do pracy.

Po obszernej dyskusji zebrani jednomyślnie wypowiedzieli się za koniecznością wprowadzenia stałej nauki o lotnictwie w szkołach rzemieślniczych.

Komitet Stołeczny, idąc po linji wytkniętego programu, zapewnił szkołom jaknajdalej idącą pomoc.

STATYSTYKA LOTÓW W LISTOPADZIE.

Samoloty Polskiej Linji Lotniczej w ubiegłym miesiącu kursowały na wszystkich pięciu linjach (Warszawa, Kraków, Lwów, Gdańsk i Wiedeń), przebywając przestrzeń 52.280 kilometrów i przewożąc 318-tu pasażerów i 3.953 kg towarów oraz 54,5 kg poczty.

Nadzwyczaj ciężkie warunki atmosferyczne, gęste mgły i częste opady śnieżne nie pozwoliły na dokonanie wszystkich podróży, przewidzianych normalnym rozkładem lotów

W cyfrach zmniejszenie się ruchu wynosi około 40%, regularność przeciętna zaś 95,7%.

Nieszczęśliwych wypadków nie było.

Ze świata

W POGONI ZA REKORDAMI.

Jak było do przewidzenia, Bossoutrout nie zaspokoił się wynikami uzyskanemi dnia 12 listopada, którego to dnia ustanowił 6 rekordów światowych, wzleciawszy w powietrze z ciężarem użytecznym 4.000 kilo.

Oto już dnia 16 listopada ustanawia nowe rekordy, wzbijając się na wysokość 3.500 m. z ciężarem użytecznym 6,000 kilo. Wysokość ta została osiągnięta na płatowcu Super-Goliath-Farman, zaopatrzonym w 4 silniki Farmana po 500 KM. każdy.

Rekordy ustanowione są następujące:

1) Wysokość z cięż. użytecznym 5.000 kg.: 3,500 m.
2) Dług. lotu z cięż użytecznym 5,000 kg : 1 g. 12 m.
3) Wysokość z cięż. użytecznym 6,000 kg.: 3500 m.
4) Dług. lotu z cięż. użytecznym 6,000 kg : 1 g. 12 m.

Ponieważ największy ciężar użyteczny nie przekraczał dotychczas 4.000 kilo, a więc fakt ustanowienia rekordu z 6.000 kilo ciężaru użytecznego pociągnął za sobą automatycznie uznanie rekordów z kategorji niższej, a więc z ciężarem użytecznym 5,000 kilo.

Widownią tego wyczynu było lotnisko w Bourget. Należy podkreślić, że start odbył się na przestrzeni około 150 m. pomimo, iż całkowita waga maszyny wraz z obsługą, paliwem na 1½ godz. lutu oraz ciężarem handlowym 6.000 kilo osiągnęła nieprawdopodobną cyfrę 15 tonn; 6,000 kilo=80 pasażerów po 75 kilo każdy.

A więc płatowiec komunikacyjny z kabiną odpowiednio przygotowaną posiadałby 3 kilo wagi handlowej na 1 KM. lub 25 KM. na 1 pasażera.

Jest to wynik nie osiągnięty jeszcze dotychczas na dużych płatowcach komunikacyjnych.

A jeśli nawet nie chcemy brać pod uwagą danych rekordowych, lecz weźmiemy pod uwagę wynik lotu Bossoutrout z dn. 12 listopada z cięż. użyt. 4.000 kilo, co nie jest już obecnie czemś nadzwyczajnem, gdy osiągnięto wyniki o 50% lepsze, a więc gdy przyjmiemy, że płatowiec może zabrać 4.000 kilo ciężaru handlowego, to widzimy, że płatowiec Super Goliath Farman zamieniony w płatowiec komunikacyjny może zabrać 50 pasażerów przy zużyciu 40 KM. na pasażera, przy jednoczesnej wadze 2 kilo na 1 KM.

Taki jest wynik „2 seansów“ Bossoutrout, który obok ustanowienia 10 rekordów światowych postawił nowe zadania dla lotnictwa komunikacyjnego.

SILNIK O MOCY 2400 KM.

Rząd amerykański zamówił w zakładach „Allison Eugineering Co“ silnik lotniczy o mocy 2.400 KM. Największy ten dotychczas silnik lotniczy ma być zamontowany na największym istniejącym płatowcu, mianowicie na wojskowym ameryk płatowcu niszczycielskim (bombowym): „Barling Bomber“, zamiast używanych na nim dotychczas 6 silników „Liberty“ Da to znaczną oszczędność na wadze, tem bardziej, że nowy ten silnik chłodzony będzie powietrzem Ma on mieć cztery rzędy cylindrów po 6 w kształcie X Według obliczeń nie powinien on przy pełnem obciążeniu zużywać więcej jak 450 litrów benzyny na godzinę. Budowa tego motoru ma trwać 6 miesięcy i będzie on kosztował 68 000 dolarów.

L K.

LOT PONAD AFRYKĄ.

(J. W.) Znany pilot angielski Alan Cobham, którego w zeszłym roku gościliśmy w Warszawie, gdy leciał do Indji z sir Seftonem Branckerem, wyleciał 16 listopada na płatowcu de Havilland z lotniska Croydon w celu dokonania śmiałego przelotu nad całą Afryką aż do przylądku Cap.

Po krótkim postoju w Lympne przybył Cobham do Bourget o godz. 15. Nazajutrz leci do Ljonu i dalej do Istres. Nad Pizą przelatywał dnia 19, zaś dnia 21 listopada lądował w Atenach

Dalsze jego etapy prowadzą po przez Sollum, Kair, Assonan, Chartum, Livingstone, Pretorję i wreszcie przylądek Cap.

Cały przelot wyniesie około 13,000 km. Do sprawy tej powrócimy w następnym numerze.

NOWY SILNIK.

Firma angielska Bristol kończy budowę silnika 1000 konnego, chłodzonego powietrzem.

SKOK Z 7 KLM.

Koło Montreal w Ameryce Półn. pilot kanadyjski Carrier opuścił się na spadochronie z wysokości 7,000 m.

JAK O NAS PISZĄ.

W jednem z pism francuskich podają wzmiankę: „3 oficerów polskich dokonało w listopadzie — na aparacie francuskim, prawdopodobnie Breguecie lub Potezie—długi przelot, a mianowicie 1,500 KM w 6 godz. lotu, a więc szybkość średnia 230 km. na godz.“

Szkoda, że tak nie jasne dane i błędne.

Nie wiedzieliśmy, że Breguet lub Potez osiąga tak znaczną szybkość.

A czy przypadkim rajd ten nie odbył się na trzech Spadach C—61?

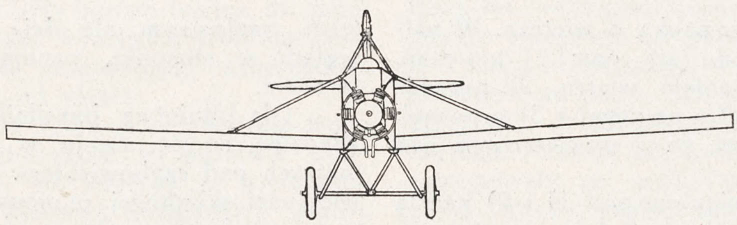


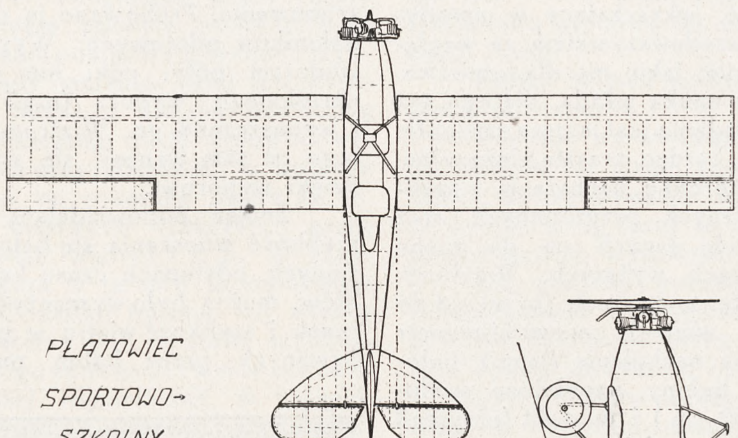
Czym się kierować przy budowie samolotów sportowych*)

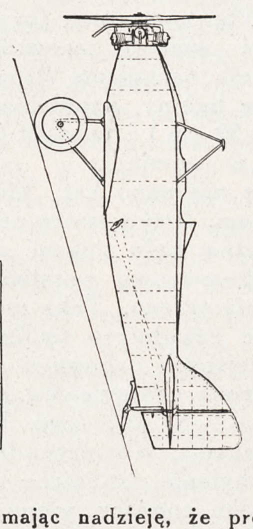
Projektując samolot sportowy, musiałem mieć na uwadze to, że będzie on wykonany przez studentów, członków Sekcji Lotniczej, a więc w większości wypadków robotników niewykwalifikowanych oraz, że przy budowie korzystać się będzie z bardzo prymitywnych urządzeń i narzędzi. Dla tego to starałem się, aby mój aparat był jaknajprostszej konstrukcji.

Ale prostota budowy nie idzie w parze z lekkością aparatu i dobremi kształtami aerodynamicznemi; musiałem więc, projektując swój płatowczyk, rozważyć szereg podstawowych zagadnień.

A wiec przedewszystkiem: Konstrukcja metalowa, czy drewniana? -- Ta pierwsza odrazu musi odpaść, gdyż wymaga dużej ilości szablonów i jest wogóle droższa i trudniejsza do wykonania, niż drewniana. Teraz czy dwupłat czy jednopłat? — Wybrałem jednopłat. Posiada on tylko 2 oddzielne skrzydła i brak mu jakichkolwiek wiązań międzyskrzydłowych, a stąd i budowa jest łatwiejsza. Zresztą jednopłatowce, ogólnie biorąc, posiadają lepszą wydajność aerodynamiczną.







PŁATOWIEC SPORTOWO-SZKOLNY

SILNIK „ANZANI" 45 K.M.

ROZPIETOŚĆ - 9700
DŁUGOŚĆ - 5750
POWIERZCHNIA - 13,5 m²
GŁĘBOKOŚĆ SKRZYDŁA - 1500
SPÓŁCZYNNIK BEZPIECZ. - 7
KĄT PLANOWANIA - 1:10

WAGA WŁASNA	160	160	160
WAGA MOTORU	80	80	80
WAGA PALIWA	60	30	60
WAGA ZAŁOGI	150	150	75
WAGA CAŁKOWITA	450	420	375
OBCIĄŻENIE kg/m²	33,15	31,1	27.8
PRĘDKOŚĆ MAX	128	131	128
PRĘDKOŚĆ MIN.	72	69	66
CZAS WZNOSZENIA SIĘ NA 1000 mtr.	6'14"	5'25"	4'21"

Dalszym zagadnieniem była kwestja ustawienia skrzydeł względem kadłuba. Skrzydło górne daje dobrą widoczność oraz bezpieczeństwo przy „kapotażu", ale za to pasażer, siedzący pod skrzydłem (w środku ciężkości) zmusza konstruktora do budowania maszyny wysokiej. Skrzydło dolne daje wolniejsze, a więc i łatwiejsze lądowanie oraz prostszą, lżejszą konstrukcję. Lekkość konstrukcji pochodzi stąd, że zastrzały skrzydłowe wypadają krótsze, niż przy górnem skrzydle oraz dźwigar skrzydła jest ściskany. A należy zaznaczyć, że drzewo ma 2 — 3 razy większą wytrzymałość na ściskanie niż rozciaganie.

Te ostatnie

*) Dowiedziawszy się, iż Sekcja Lotnicza K.M. stud. Polit. W. przystępuje do budowy awjonetki, zwróciliśmy się do jej konstruktora, p. J. Drzewieckiego, z prośbą o nadesłanie nam opisu projektowanego samolotu. Poniższe uwagi, skreślone przez p. Drzewieckiego podajemy, mając nadzieję, że problem, jakim zajął się konstruktor, tj. uproszczenie budowy i przystosowanie jej do szczupłych środków technicznych (jakiemi rozporządza nasza młodzież)—musi zainteresować wszystkich, którzy myślą o samodzielnej pracy w dziedzinie budowy aparatów słabosilnikowych.

względy przewyższyły. W aparacie moim bezpieczeństwo przy „kapotażu" zapewnia koziołek, umieszczony na kadłubie. Jest on zresztą odejmowany.

Ponieważ ilość godzin pracy, potrzebna do wykonania części metalowych (okuć) płatowca przeciętnego jest mniejwięcej dwa razy większa, niż do wykonania części drewnianych, więc starałem się, aby mój płatowiec miał jaknajmniejszą ilość okuć.

Z tego powodu dałem kadłub kryty klejonką. Posiada on okucia tylko do przyczepiania skrzydeł, podwozia, motoru i sterów.

Prostokątna forma skrzydeł umożliwia zastosowanie jednego profilu na całej długości, co daje znów łatwe do wykonania, choć nieco cięższe dźwigary. Własności aerodynamiczne takich skrzydeł są nieco gorsze niż zaokrąglonych, jednak prostota wykonania jest tu dominująca. Zresztą można dorobić zapasowy komplet skrzydeł w razie potrzeby osiągnięcia lepszych wyników (np. na konkursy).

Płatowczyk mój jest dwumiejscowy i dwusterowy. Może więc służyć do celów szkolnych, a pozatem daje możność zaznania rozkoszy lotu i tym, którzy nie potrafią samolotem kierować.

W konstrukcji starałem się w miarę możności ujednostajnić wymiary używanych materjałów (np. beleczek, śrub, blach i t. p.). a koła dałem o takich samych wymiarach, jakie ma płatowiec szkolny Hanriot.

J. Drzewiecki.

O badaniu terenów szybowcowych

Nowe drogi w anemologji

Anemologja jestto nauka o wietrze. W najszerszem ujęciu zajmuje się ona: 1) prawami, które rządzą powstawaniem wiatru, 2) prawidłami występowania wiatru na ziemi i 3) prawami, rządzącemi przebiegiem strug powietrznych nad podłożem*).

Przedmioty, wymienione pod 1) i 2) należą również do meteorologji, względnie klimatologji. Punkt trzeci natomiast, wkraczający w aerodynamikę, zajmuje nas przedewszystkiem ze względu na wybitne znaczenie, jakie ma dla lotnictwa.

Anemologja jest nauką młodą, dlatego też arsenał jej środków badania jest jeszcze szczupły. Dotychczasowe prace, bardzo zresztą niezupełne, dotyczyły pomiarów kierunku, nachylenia i szybkości strug powietrznych przyziemnych oraz zdobycia orjentacyjnych danych co do ruchu powietrza w warstwach wyższych. Przybory, używane do tego, były: anemometr (przyrząd do mierzenia szybkości wiatru), anemoklinometr (przyrząd do mierzenia nachylenia strugi), baloniki pilotowe (kuliste balony, napełnione wodorem o średnicy 20—50 cm.) i teodolit (przyrząd do mierzenia kątów w terenie).

Przypuśćmy, że mierzono kąt, który tworzy struga z poziomem. Przy pomocy najdłuższej nawet tyczki nie można było sięgnąć anemoklinometrem poza kilkumetrową warstwą powietrza nad powierzchnią terenu. Taka przyziemna warstwa porusza się zasadniczo wzdłuż profilu terenu. Jedynie w miejscach o bogatej i drobnej rzeźbie wyrównoważona chorągiewka anemoklinometru (patrz № 4 — 5 „Młodego Lotnika") wskaże przez swe wahania, lub niezgodne z kierunkiem zbocza nachylenie, istniejące zwichnienia przepływu Wogóle pomiary anemoklinometrem naziemnym nie dają nam dostatecznego wglądu w stosunki, panujące ponad badanym terenem.

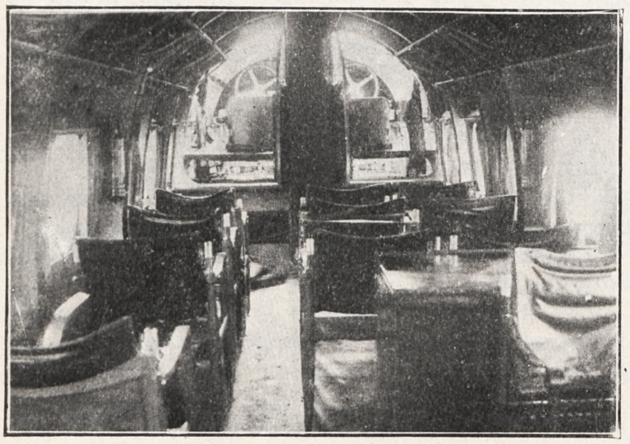
Dla lotnictwa bezsilnikowego ważnem jest wiedzieć, co się dzieje w pierwszych kilkuset metrach nad szybowiskiem. Już samo poznanie wielkości składowej pionowej szybkości wiatru w tej strefie pozwala wnioskować o możności szybowania. Próbowano ją określać przy pomocy baloników pilotowych. Wypełniano taki balonik wodorem póty, póki nie otrzymano pewnego określonego wyporu (czyli siły podnoszącej) i wypuszczano go. Wiatr unosił balonik, a prócz tego on sam wznosił się od strugi do strugi, dzięki wyporowi.

Znając odpowiadającą danemu wyporowi szybkość wnoszenia się balonu i mierząc w określonych odstępach czasu kąty zapomocą teodolitów, można było wyznaczyć w przybliżeniu kierunek i szybkość wiatru w poszczególnych, przebywanych przez balon punktach przestrzeni.

*) Strugą powietrzną nazywamy wyodrębniony tor, jaki zakreśla w swym ruchu cząstka powietrza. Uwidocznić strugę moglibyśmy, wysyłając barwny dym o gęstości powietrza.



Nowy płatowiec angielski z 1.400 konnym silnikiem, mogący pomieścić 20 pasażerów.



Kabina płatowca.

Obraz otrzymany był znowu niezupełny, gdyż z każdej strugi dawał poznać tylko jeden punkt. Prócz tego pomiary były bardzo trudne do przeprowadzenia, ponieważ wymagały równoczesności używania dwóch precyzyjnych przyrządów, ustawionych daleko od siebie.

Pomiary samym tylko anemometrem mogą dać jasny obraz stosunków w warstwie przyziemnej terenu, jeśli się zmierzy w wielu punktach szybkości i kierunek kompasowy wiatru. Trzeba tylko *przyjąć* (względnie przez częste pomiary w tym samym punkcie *stwierdzić*), że przez cały czas trwania pomiarów kierunek i szybkość wiatru nie uległy zmianie. Jeśli ten warunek był spełniony, można z niejaką pewnością wnioskować o zagęszczaniu strug (spowodowanem ukształtowaniem orograficznem), o wpływie sąsiednich wzniesień na przebieg wiatru na terenie, o strefach martwych (zakrytych przez przeszkody na drodze wiatru) i t. p. W praktyce jednak, zwłaszcza w terenie skomplikowanym i śródlądowym, rzadko trafiają się wichry o niezmiennym wektorze (t. j. o stałej szybkości i kierunku). Dlatego ta metoda zwykle zawodzi.

Wszystkie wyżej wspomniane, w najogólniejszych tylko zarysach, trudności i niepewności skłaniają nas do szukania nowych sposobów badań, z jednej strony prostszych w przeprowadzeniu, z drugiej zaś—owocniejszych w wynikach.

Najpierw określmy zadanie.

Mamy zbadać pewien teren, naprzykład grzbiet górski, ciągnący się w kierunku połud nikowym (z północy na południe) przy wietrze pomyślnym, t. j. w tym wypadku wiejących z zachodu na wschód.

Pierwszą naszą pracą będzie nakreślenie warstwic (linje, łączące punkty o równych wysokościach nad poziomem morza) na planie terenu w wielkiej skali (np. 1 : 10000 lub 1 : 25000).

Drugim etapem będzie pomiar szybkości i kierunku wiatru we wszystkich oznaczonych na planie punktach, przy jednoczesnem kontrolowaniu stałości wiatru przybywającego. Wykorzystanie tych pomiarów będzie polegało na wyrysowaniu na planie wektorów*) wiatru i następnie połączeniu ich w ten sposób, aby uzyskać obraz przepływu nad terenem. Będzie to niejako *mapa wiatrów* przy wietrze zasadniczym.

Trzeci i najważniejszy okres pracy zużytkuje wyniki obu prac poprzednich.

Obierzemy taki profil terenu, w którym strugi przyziemne tworzą na mapie wiatrów możliwie proste linje. Wyznaczymy na podstawie pomiarów wysokości stacje wzdłuż tego obranego profilu. Pierwsza stacja będzie się znajdowała u podnóża stoku, ostatnia — na grzbiecie.

Na każdej stacji będziemy kolejno wyrównoważali baloniki, to znaczy przez napełnianie wodorem będziemy uzyskiwali tylko taki wypór, który przy danej gęstości powietrza nie pozwoli balonikowi ani opadać, ani wznosić się ku górze. W ten sposób unikniemy przechodzenia balonika z jednej strugi do drugiej. Wypuszczając teraz tak wyrównoważone baloniki z pewnego punktu odległego od początku zbocza, będziemy je z boku obserwowali i zaznaczali ich kolejne położenia na torze. Do tego użyjemy prostego przyrządu, składającego się z tafli szklanej i celownika. Punkty, przebywane przez balonik, będą następowały po sobie w równych odstępach czasu. Wtedy, znając skalę wykresu, wyznaczymy bez trudu przeciętne szybkości po torze i składową pionową tej szybkości na danym odcinku drogi.

Każdy balonik opisze nam przebieg jednej strugi powietrznej.

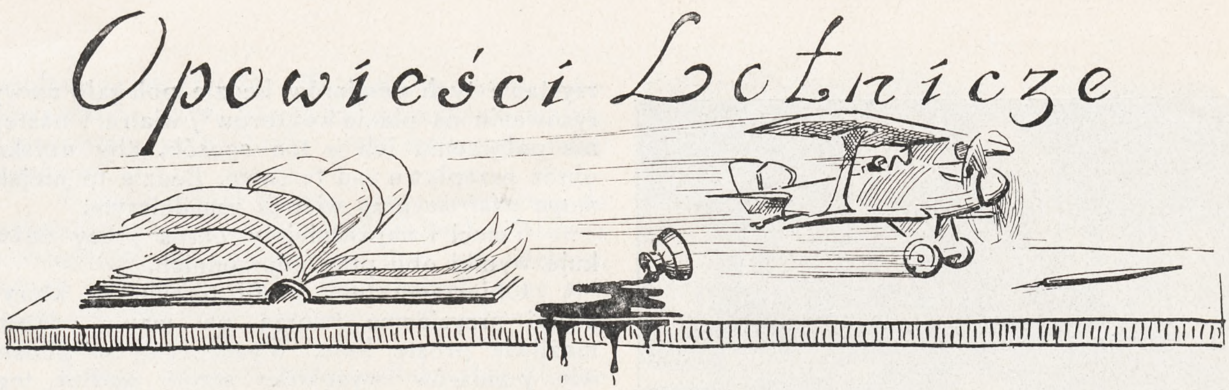
Balonik, wyrównoważony na pierwszej stacji, wskaże tor strugi przyziemnej. Następne baloniki, wyrównoważone wyżej będą się poruszały wzdłuż strug coraz to dalszych od ziemi i odpowiadających wysokości wyrównoważenia.

Dla kontroli pomiarów dwie stacje: stacja zrównoważenia i następna będą mierzyły czasy przelotu baloników przez ich poziomy. Stąd będzie można sprawdzić, czy uzyskana z wykresu składowa pionowa prędkości jest zgodna z prawdą. Po wykonaniu szeregu pomiarów otrzymamy wynik, o który nam w pierwszym rzędzie chodzi: obraz przepływu wiatru nad danym profilem terenu. Badając następnie inne charakterystyczne profile terenu uzyskamy *przestrzenny obraz przepływu*, a więc odwzorowanie całokształtu stosunków anemologicznych.

Metody, o których wspominam, są nowe i jeszcze nie wypróbowane. Najbliższa przyszłość prawdopodobnie wykaże ich wady i zalety. Zapewne będą potrzebne zmiany i uzupełnienia. Wyrusza obecnie wyprawa w Karpaty dla zbadania terenów szybowych. Z jej wyników okaże się, czy idziemy w należytym kierunku przy poszukiwaniu nowych dróg anemologji.

Adam Karpiński

*) Strzałki, wskazujące kierunek wiatru i szybkość w pewnej skali.



II.

Rywale

Napisał: *Jan Niwiński.* Ilustrował: *Ludwik Dąbrowski.*

Rok szkolny skończył się. Z dobrą cenzurą jechałem na wakacje do ciotki na wieś. Serce mi drżało pod mundurem, bo przecież tam miała być Alusia, daleka moja kuzynka, pani mych wiosennych snów.

Trzask z bata i jestem we dworze. Objęcia ciotki i powitania z kuzyneczkami: Aliną, ciemnowłosą z błyszczącemi oczkami i Danusią — młodszą, dziecko prawie.

Przy kolacji ledwie jeść mogłem tak silne było wrażenie spotkania z Aliną. Wreszcie, gdy mnie zapytała, z czem przyjeżdżam, wyprężyłem się dumnie i oświadczyłem z emfazą: jestem lotnikiem!...

Przyjechałem, by rozpocząć próbne loty na aparacie, który zamierzam sobie zbudować. W tym celu przywiozłem nawet ze sobą odpowiednią ilość stalowego drutu.

— Jeszcze jeden pilot z drutem!... My tu już mamy jednego pilota...

— Co?! .. Zadrżałem.

— A tak! Jędrek jest także pilotem.

Byłem w rozpaczy. Świat mi się walił przed oczyma... Więc mam zbankrutować?! Utracić serce pięknej kuzynki?... Zacisnąłem pięści, postanowiłem walczyć do upadłego.

Wreszcie zjawił się i ów groźny rywal. Spojrzeliśmy na siebie pogardliwie.



Podaliśmy sobie ręce, a bylibyśmy chętnie unicestwili jeden drugiego.

Przecież tu chodziło o sławę i... o serce kobiety.

Jakoż nie daliśmy długo czekać na nasze śmiertelne zapasy.

Już następnego dnia ginąć zaczęły serwety i rolety... Z łóżek ulatniały się prześcieradła.

Zamknąłem się w swoim pokoju i rysowałem, pisałem, dzieliłem, mnożyłem—Blerjot, Latham, Farman, bracia Wright...

Miałem gdzieś w głębi walizki tajoną książeczkę o szybowcach — ona to była źródłem mojego natchnienia.

Aż oto stały się dwie rzeczy straszne. Na skutek opowiadania Jędrka o Bleriocie i jego przelocie nad kanałem La Manche, Alina oświadczyła nam, iż temu odda swoje serce, kto przeleci na zbudowanym przez się samolocie przez rzekę...

— Dobrze! — krzyknął Jędrzej. Ja będę polskim Bleriotem!

— Doskonale! — powtórzyłem jak echo. Zobaczymy!

Ale stała się druga rzecz straszniejsza: Andrzej „buchnął” mi mój stalowy drut. Omal nie doszło między nami do krwawego starcia. Wreszcie dzięki interwencji ciotki i ogrodnika zawarliśmy ugodę: Ja będą budował w stodole, a on w starej oranżerji.

Pracowałem dnie całe, a i w nocy śniły mi się tylko Blerioty...



A mój aparat rósł z każdym dniem.

Na szkielet buchnąłem wszystkie najlepsze grządki ogrodnikowi. Nie wzruszyły mnie nawet łzy gospodyni:—zabierałem płótno, bielące się na słońcu. Błagałem ciotkę, aby zapłaciła i widać było dużo potęgi w moich słowach, bo ciotka załatwiała pretensje gospodyni.

Pewnego dnia podkradłem się do starej oranżerji, by obejrzeć aparat Andrzeja. Patrzę— leżą w kącie jakieś cztery kije razem związane, pokryte roletami. Zaśmiałem się szyderczo.

— To ma być samolot! .. Zanosiłem się od śmiechu, aż Andrzej wypadł z oranżerji.

Nazajutrz spotkałem Andrzeja na wzgórku, obok rzeki, nad którą mieliśmy przelatywać.



Rwał jakieś kawałki papieru i rzucał je z wiatrem.

— Oho — myślę sobie — czyni zaklęcia. Nic ci to jednak nie pomoże. Studjuj Blerjoty, Farmany, ucz się tak, jak ja...

* * *

Aż zbliżył się dzień, w którym mieliśmy stanąć do zapasów o serce Aliny. W nocy, poprzedzającej ów pamiętny dla mnie moment życia, długo nie mogłem usnąć, a gdy już zasnąłem, śniło mi się, że lecę wysoko, wysoko, przelatuję rzekę; a patrzy na to Ona; dziękuje mi...

Rano byłem pierwszy na ,,lotnisku". Ustawiłem swego ptaka na drugim końcu wzgórza. Za chwilę przybył Andrzej ze swą maszyną i kuzynki, niosąc kwiaty dla zwycięscy.

Pierwszy miał lecieć Andrzej. Stał na wzgórzu z rozpostartemi szeroko rękoma. Był piękny — trzeba to przyznać — pobladł tylko i oczy świeciły mu dziwnie.

Pochylił się i nim zdołaliśmy zorjentować się w sytuacji, pochwycił z ziemi skrzydła, rozpięte na tykach powiązanych tylko szmatami.

Oparł się na nich ramionami...

Skrzydła zafurczały... Andrzej podbiegł kilka kroków i, o dziwo, zawisnął na chwilę w powietrzu.

Struchlałem... Lecz w tejże chwili aparat zachybotał się i rozległ się charakterystyczny trzask rozdzieranych szmat... Oto drze się roleta, pokrywająca jedno skrzydło, a aparat przechyla się na jedną stronę. Jakimś djabelskim sprytem Andrzej puszcza stery i skacze na trawę pokrywającą zbocze wzgórza.

Dziewczynki w krzyk! Podbiegłem. Na szczęście Andrzej rozbił sobie tylko nieznacznie rękę. Wprawdzie krew leciała, ale Alinka owiązała mu dłoń chusteczką. Chętnie byłbym się zgodził ponieść taką ranę, byle tylko ona...

Andrzej zaciął wargi. Oczywiście wszystko na nic, więc tłumaczył się. Nie miałem żadnego materjału, tylko stare rolety.

Ale Alusia pociągnęła go na stronę. Rozmawiali chwilę cicho, poczem Andrzej pobiegł w kierunku domu.

Pomyślałem, że nie chce być świadkiem mego tryumfy i nawet trochę żal mi go było.

Czas naglił. Dwunasta dochodzi, słońce patrzy wprost z góry. Biegnę do swego ptaka, który lśni na wzgórzu.

Niestety — poplątały mi się zlekka linki sterów; musiałem je rozplątywać i zajęty tą robotą nie zauważyłem, że Andrzej powrócił już i zdążył pokryć czemś białem rozdarte skrzydło.

— Ha, zdrajczyni! Widocznie dała mu swoje prześcieradła.

Mój aparat był tymczasem gotowy.—Jeszcze raz go sprawdziłem, podniosłem na ramiona i wtem mimowoli parsknąłem śmiechem.

Andrzej wlecze swoje skrzydła na przeciwległą od rzeki stronę wzgórza i tu... Nie wytrzymałem:

— Co! ty chcesz cały swiat oblecieć dokoła, a potem przelecieć nad rzeką? Warjat z mokrą głową. Ale Andrzej nie zwraca na to uwagi, tylko równo i spokojnie unosi się w powietrzu... coraz wyżej i wyżej!...

Ciemno mi się w oczach zrobiło. Czy ja śnię? Nie, nie — to prawda!...

Widzę wyraźnie na tle lazurowego nieba szerokie skrzydła, a pod niemi skurczoną sylwetkę Andrzeja...

Dziewczęta stoją chwilę w zachwycie, poczem nagle zaczynają płakać; wołają, krzyczą machają chusteczkami...

On jakby nie słyszy, rusza tylko od czasu do czasu nogami, jakby utrzymując z trudem równowagę.

— Dokąd on leci? — myślę.

W każdym razie nie nad rzekę; raczej w przeciwnym kierunku.

Więc i tak ja zwyciężę! Ja...

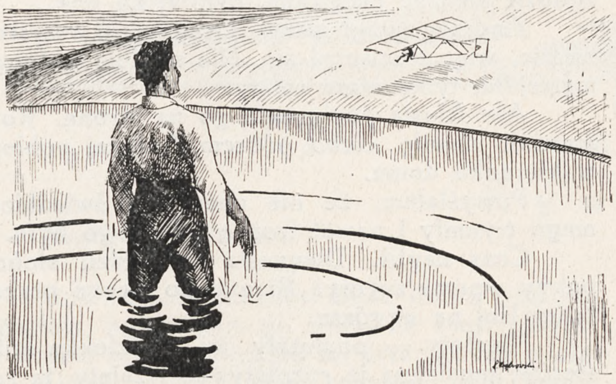
Podnoszę swe skrzydła i... oniemiałem. Andrzej nagle zawraca, jakby poprostu wywinął koziołka, przez chwilę waży się w powietrzu, jak liść spadający, coraz niżej. — Nie! Leci dalej równo nad rzeką, Sławę, serce Aliny... Nie dam się! Jestem jeszcze w równej linji z nim. Zwyciężę!... Biegnę na krawędź wzgórza u rzeki.

Silny rozpęd, szum w uszach i wylatuję... Lecz czemu nie lecę wzwyż?!.. Już po mnie.

Mokro, chlupot, trzask — i w mule nadbrzeżnym się grzebię, a na trzcinach bieleją szczątki mego samolotu...

Kości mnie tak bolą, musiałem się dobrze potłuc. Zawsze wysokość była dość znaczna.

Ale najbardziej boli to, że przegrałem... Ale i on może nie przeleci. Podniosłem oczy i... nigdy nie zapomnę tego widoku:



Andrzej łagodnie opada na wzgórze, a ja...

Zachwiałem się na nogach, siły mnie opuściły, musiałem przyklęknąć, by nie upaść... Wirowało mi wszystko w oczach... Co się dalej działo, jak przez mgłę pamiętam.

Wiem, że dziewczęta wołały, podbiegły do mnie... Andrzej w ubraniu musiał przepłynąć rzekę, bo był taki mokry. Pochwycił mnie w swe silne ramiona i niósł do domu. Bałem się spojrzeć mu w twarz, zdawało mi się, że zobaczę na niej ten straszny wyraz tryumfu zwycięscy. Jakież jednak było moje zdziwienie, gdy coś, jakby kropla na twarz mi upadła, a była to łza Andrzeja.

W silnych swych ramionach niósł mnie, jakbym był tylko małem, biednem dzieckiem.

We dworze harmider powstał... Galopem posłano konie po lekarza, który stwierdził:

— Potłukł się trochę chłopaczysko i tyle. Więcej strachu niż bólu.

Przy kolacji Danusia podbiegła do mnie i tak patrzała mi w oczy—dała mi bukiet róż...

— Przecież to dla zwycięscy? — rzekłem skromnie.

— Nie, to dla tego, który cierpi — rzekła Danusia uroczyście. Nie wiem z jakiej to było powieści, ale — miłe to było i jakoś mniej mi już było przykro, że Alinka odtąd już tylko z Andrzejem zawsze i wszędzie razem...

Zrzuciłem pychę z serca i zapytałem Andrzeja, czemu przypisuje swoje zwycięstwo. A on z uśmiechem odpowiadał: — Czy ty myślisz, że nie widziałem dobrze, co ty robisz? Nieraz przyglądałem się twoim tajemniczym obliczeniom; widziałem i twój samolot, solidnie zbudowany według planu Blerjota... Nie było nic prostszego, tylko mogłem robić to samo, ale ja byłem zawsze słaby w matematyce i liczyć nie umiem i nie lubię, a co ważniejsze, brak mi cierpliwości do takiej nudnej roboty. Za to i ja miałem swoje racje. Odrazu skapowałem, że co innego wielki samolot, a co innego żaglowiec i że ten twój doskonale wyliczony i misternie zbudowany samolot będzie za ciężki do lotu żaglowego...

Zrobiłem więc skrzydła na bardzo prostym i lekkim szkielecie. Ale co najważniejsze — to, widzisz,—kiedyś ty się ze mnie śmiał, że ja papierowego gołębia i podarte papierki wypuszczam, — to ja tym papierkom właśnie zawdzięczam, żem taki kawał przeleciał.

Bo ty sobie obliczałeś swoje, a wiatr wiał po swojemu. Tyś leciał prosto na rzekę, a ja wykalkulowałem, że z przeciwnej strony wiatr leci po polu, a potem odbija się o pochyłość wzgórza.

Żebym tak dobrze rozumiał, co Andrzej mówił, tego nie powiem, ale jedno już wiedziałem napewno, że ten lekkoduch, leń, posiada coś, czego nie mam ja, on, i serce dobre, braterskie, bo żadnej urazy do mnie za dawne przykrości nie mniał, a odtąd razem pracowaliśmy w stodole; ja obliczałem, ja budowałem, ale pomysły on dawał... Ja je ulepszałem, to prawda, ale myśl pierwsza była zawsze jego...

Budowałem i jemu i sobie skrzydła, przecież dla siebie budowałem je zawsze jakby lepiej, staranniej. Dlaczego on latał jednak zawsze wyżej, dłużej i piękniej nie wiem...

Dlatego pewnie Alusia go kochała, a mnie zostały tylko niebieskie, dobre oczy Danusi...





Kącik młodych lotników

VADE MECUM.

W ostatnim numerze wyjaśniliśmy Wam, drodzy czytelnicy, do czego dążymy, otwierając w „Młodym Lotniku" nowy dział:—„Kącik młodych lotników".

Mówiliśmy o listach. Ale współpraca z Wami, która jest dla nas tak miła, a z drugiej strony tak ważna—jeśli chcemy godnie spełnić swe zadanie — nie może się wyrażać tylko na papierze. Korespondencja jako taka, już przynosi wspólnej naszej sprawie pożytek, ale my musimy dążyć do tego, aby każdy Wasz list powodowany był chęcią dowiedzenia się czegoś nowego, lub też donosił nam o coraz to nowych z Waszej strony wysiłkach. Musimy się posuwać naprzód.

Systematyczny kurs naszej pracy rozpocznie się coprawda dopiero w styczniu. Umyślnie nie zaczynaliśmy go teraz, gdyż—jak już pisaliśmy—musimy się nasamprzód poznać i poczynić pewne niezbędne kroki przygotowawcze.

Praca nasza dążyć będzie do tego, aby z jednej strony zapoznać Was z zasadami lotu, budową płatowców, historją lotnictwa i t. p., z drugiej zaś—pomagać Wam w zajęciach praktycznych. Naturalnie równolegle podawać będziemy z komentarzami najświeższe wydarzenia w świecie lotniczym.

Teoretyczny, że tak się wyrazimy, kurs naszej pracy rozpocznie cykl artykułów, zapoznający z zasadami lotu.

Temat ten nie jest należycie opracowany w naszej literaturze lotniczej. Nawet niektórzy, pracujący w lotnictwie nie zdają sobie dokładnie sprawy dlaczego to właściwie ciężkie płatowce unoszą się w powietrzu. Ot, tak sobie ludzie tłumaczą to zjawisko:—Samolot ma śmigło; śmigło „wkręca się" w powietrze; powietrze „przedstawia sobą pewien opór", a więc śmigło — wkręcając się w coraz dalsze strefy powietrza — może pociągać za sobą samolot...

Naturalnie ci, którzy w ten sposób wyobrażają sobie zasady lotu wiedzą cośkolwiek o nich, ale obraz rzeczywistości przesłoniony jest dla ich oczu jeszcze wielką mgłą tajemniczości. Wiedzą, że gdzieś dzwonią, ale daleko im do tego, by móc twierdzić, z którego to kościoła głos ów pochodzi. A ciekawa jest ta pełna tajemnych zagadek i zawiłych krzyżówek teorja lotu. Posłyszycie o niej już w numerze styczniowym.

Co do kursu „praktycznego", to, jak już wyżej wzmiankowaliśmy, polegać on będzie na tem, że dawać Wam będziemy wskazówki, jak należy postępować przy budowie czy to modeli samolotów, czy też szybowców lub avionetek.

I tu chcemy pracę poprowadzić systematycznie. Zaczniemy od wycinanek. Z papieru sklejać będziecie modelik płatowca. W dalszym ciągu budować będziemy latawce i modele latające. Kto woli robić kopje samolotów, budować będzie mógł modele płatowców (Opis budowy jednego z płatowców, mianowicie samolotu Breguet XIX A2, podaliśmy w numerze 13). Następnie przejdziemy do budowania szybowców, t. j. aparatów bez motoru, a na koniec mówić z sobą będziemy o t. z. avionetkach, t. j. samolotach ze słabym motorem (przeważnie kilkunastokonnym).

Nie wiemy, czy taki porządek zajęć będzie Wam odpowiadał. Musicie o tem napisać. Jeśli znajdzie się między wami większa liczba takich, którzy posiadają już pewne przygotowania i środki zarazem do budowy szybowców lub avionetek, wtedy będziemy musieli podawać równolegle i te rzeczy.

Tymczasem w tym numerze chcemy coś-niecoś powiedzieć Wam o budowie avionetek i wyszukiwaniu szybowisk, t. j. terenów dla lotów szybowych.

Jak już zapewne wiecie, aparat bezmotorowy nie może wznosić się z każdego miejsca. Może za kilkadziesiąt lat dojdziemy do tego, że przy pomocy własnych mięśni wzbijać się będziemy w powietrze — my przynajmniej wierzymy w to święcie — ale dziś, aby szybowiec mógł utrzymać się przez kilka godzin w powietrzu, potrzebny jest do tego odpowiedni teren i wiatry.

Wyszukanie odpowiednich terenów szybowcowych stanowi ważny czynnik dla rozwoju naszego lotnictwa bezmotorowego. Dotąd, niestety, nie mogliśmy znaleźć odpowiedniego terenu. Dlatego to długotrwałość lotu na konkursie szybowców w Gdyni nie osiągnęła nawet liczby kilku minut, gdy tymczasem zagranicą latano już 10 g. 20 m.; powtarzamy: 10 godzin i 20 minut na aparacie *bez motoru*. Obecnie Liga Obrony Powietrznej zorganizowała specjalną wyprawę, mającą na celu wyszukanie odpowiedniego szybowiska.

Ale i my, nie czekając na nic, musimy zająć się wynajdowaniem tych terenów, aby później, gdy przystąpimy do budowy szybowców, móc czynić próby. Dlatego to w dziale sportowym podaliśmy artykuł p. Karpińskiego,— na którego czele wyrusza wyżej wspomniana wyprawa,—

zapoznający z najnowszemi sposobami badania terenów zdatnych do lotów szybowych.

Jasnem jest, że badać tereny mogą tylko ci, którym los pozwolił zamieszkać w okolicach pagórkowatych. Ale i ci, którzy narazie nie mogą wykorzystać cennych wskazówek p. Karpińskiego niech postarają zapoznać się z niemi, aby, wyjeżdzając np. na wakacje gdzieś w okolice górzyste, czy nadmorskie, mogli już przystąpić do pracy. Zresztą artykuł, który podajemy w numerze niniejszym jest dopiero zapoczątkowaniem całego szeregu artykułów z dziedziny lotu szybowego. Przeczytajcie go uważnie, zapytajcie nas o rzeczy, które w tem artykule są dla Was niezrozumiałe. My postaramy się wytłumaczyć je w następnych artykułach. W każdym razie przed rozpoczęciem budowy szybowców musimy się z wyszukiwaniem terenów szybowcowych dobrze zapoznać.

NASZE LISTY.

Kółko P.L.Z.M. przy gimn. Fabjaniego w Radomsku.

Szanowna Redakcjo!

Kółko nasze założone zostało rok temu. Gdy Dyrekcja naszego Gimnazjum ogłosiła, że zawiązać ma się Kółko Lotnicze, wielu kandydatów zgłosiło się z zamiarem zapisania się na listę członków. Na pierwszem zebraniu ogólnem wybraliśmy Zarząd, do którego weszli: p. profesor Łupiński — prezes, Ramułt Cz.—v.-prezes, Jędrzejczyk K.—sekretarz i Szymański—skarbnik.

Obiecywaliśmy sobie wiele. . Zaprenumerowaliśmy „Młodego Lotnika", tego naszego, niezawodnego przyjaciela. Z planów, w nim zamieszczonych, budowaliśmy modele latające i konstrukcyjne. Z czasem zrodziła się nawet myśl zbudowania bezmotorowca. W końcu roku szkolnego, razem z wystawą prac uczniowskich—urządziliśmy wystawę modeli, wykonanych przez członków naszego Kółka. Dla wykonawców najlepszych modeli wyznaczone były nagrody. Ale na tem się skończyło...

Modele nasze, wykonane wprawdzie nie tak dobrze, ale z nakładem wielu godzin pracy, wyrzucono na strych, gdzie przeważnie uległy połamaniu i zniszczeniu. Wielu członków zupełnie to zniechęciło do dalszej pracy w Kółku. Usunęli się i odtąd pracują tylko wyłącznie w domu, na uboczu. Kółko zostało zaniedbane i obecnie prawie nie istnieje.

Jednak my chcemy dalej pracować! Zwracamy się więc z prośbą o udzielenie nam rad i wskazówek, które są nam niezbędnie potrzebne, albo o wskazanie kogoś, ktoby mógł nam odpowiedzieć na pytania nasze i niektóre rzeczy wyjaśnić.

W imieniu kolegów
Stanisław Michałek, ucz. kl. VI.

(Tu następuje szereg pytań, których z powodu braku miejsca nie przytaczamy; odpowiedź na nie przesłaliśmy drogą listowną).

Listów takich mamy więcej. Wskazują one, że młodzież nasza, pracując dla lotnictwa, potrafi walczyć z przeciwnościami, których w każdej pracy nie brak. Dzielnie, koledzy z Radomska! I nadal będziecie znajdować w „Młodym Lotniku" swego przyjaciela i pomocnika.

„MŁODZI LOTNICY" ZASŁUŻENI.

Dnia 10 października r. b. miejscowe Koło Polskiego Lotniczego Związku Młodzieży zorganizowało w Zakopanem „Dzień Lotniczy".

Na program „Dnia" złożyło się szereg imprez, m. in. poranek wokalno-muzyczny i zabawa w miejscowem gimnazjum koedukacyjnem oraz pochód, uwidoczniony na naszem zdjęciu, w którym wzięły udział wszystkie szkoły zakopiańskie.



W rogu zdjęcia — p. Krzysik, przemawiający do uczestników pochodu.

Należy zanotować nazwiska organizatorów „Dnia". Byli nimi: T. Iskrzycki. b. prezes Koła P. L. Z. M. w Zakopanem, Z. Krzysik, J. Szczawińska i L. Szczawiński.

Należy również zaznaczyć, iż „Dzień Lotniczy" w Zakopanem organizują oni już po raz drugi.

MODELARSTWO W SZKOŁACH.

Jak już pisaliśmy w ostatnim numerze, wprowadzone zostały w szkole rzemieślniczej im. Konarskiego w Warszawie do zajęć szkolnych obowiązkowe wykłady o lotnictwie. Na kursie pierwszym, jak to widzimy na zdjęciu,



uczniowie zajmują się modelarstwem. W środku za stołem stoi przyjaciel młodych modelarzy, pilot Woyna (x)— nauczyciel lotnictwa i p. Błaszczyński (xx) jego pomocnik.

Poza szkołą im. Konarskiego, cały szereg szkół wprowadziło modelarstwo na lekcje robót ręcznych.



Zdjęcie nasze przedstawia uczniów kl. III gimn. im. Kołłątaja w Pińczowie z nauczycielem p. Zinkowem, zajętych budową modeli latających.

Szanowny Panie Redaktorze!

Zajmuję się lotnictwem od roku i najbardziej zajmuje mię modelarstwo. Dlatego zawsze czekam niecierpliwie dnia, kiedy wychodzi „Młody Lotnik", abym mógł podług podanego planu zbudować jakiś model.

Ale w ostatnich dwuch numerach nie było opisu modeli. Może więc Szanowny Pan Redaktor będzie łaskaw przysłać mi plan jakiego trudniejszego płatowca, bo chciałem zrobić model. Ja sądze, że Redakcja źle czyni, że nie podaje już opisu modeli.

St. Pęczkowski.

Odp. Red. List powyższy otrzymaliśmy już po wyjściu numeru 13, w którym opis budowy modelu znajdował się i był z tej serji modeli, o które autorowi chodziło, t. j. modeli trudniejszych do wykonania. Plany, o które prosi autor, są do nabycia w Redakcji w cenie 2 zł. 50 gr. W następnych numerach, opisując model starać się będziemy dodawać arkusz z planem w naturalnej wielkości.

NASZE PREMJE.

Mamy kilka biletów na lot do Krakowa, Lwowa, Poznania i Gdańska. Co z niemi zrobić? — Naturalnie trzeba je podzielić między naszymi „młodymi lotnikami". Ale jak?

— Oto posłuchajcie, czytelnicy. Istnieje Polski Lotniczy Związek Młodzieży, który ma kilkuset dziarskich członków, którzy pracują od dawna dla lotnictwa. Spotykamy się z nimi na każdej imprezie, urządzanej przez L.O.P.P. Ostatnio na wystawie lotniczej i rajdzie balonów spotkali się oni z powszechnym uznaniem. Im damy bilety.

Trzech członków P.L.Z.M., którzy wykażą się czynną pracą w Związku i zarazem udowodnią, że są jednymi z najstarszych jego członków — odbędą podróż samolotem do jednego z wyżej wymienionych miast polskich, które wybiorą sami.

Ale dajemy im warunek. Muszą się wrażeniami podzielić z nami.

Zgoda, Czytelnicy?

Następne premje

podzielimy między tymi, którzy napiszą nam coś o swych badaniach terenów szybowcowych, lub też wogóle o pracy swej w dziedzinie szybowców. Nowe 3 bilety czekają. Każdy ma sposobność latać bezpłatnie.

Z powodu braku miejsca musimy dalsze listy i odpowiedzi Redakcji odłożyć do następnego numeru. Odpowiedzi pilne wysłaliśmy pocztą równocześnie z wyjściem numeru.

Komunikaty Polskiego Lotniczego Związku Młodzieży.

Z ZARZĄDU GŁÓWNEGO.

Chcąc skoordynować prace poszczególnych Sekcji (co jest konieczne w chwili obecnej, kiedy Związek, po przejściu pewnego przesilenia, — wkracza na nowe tory, już jako Sekcja Młodzieży L. O. P. P.), Zarząd Główny postanowił uchwałą z dn. 10. XII. r. b. ukonstytuować się ponownie.

Obowiązki prezesa objął na miejsce p. T. Targońskiego, który został tylko członkiem zarządu,—p. Roman Sołtan, dotychczasowy skarbnik. Wiceprezesami pozostali nadal pp: Z. Zapasiewicz i St. Szpachta; również sekretarjat powierzono nadal p. Krzemińskiej.

Kierownictwo Sekcji Propagandowej w nowoukonstytuowanym zarządzie objął p. W. Kaftal; Sekcji Prasowo-Wydawniczej — p. St. Szpachta. Kierownictwo spraw akademickich powierzono panu J. Trawińskiemu, a spraw szkolnych — p. St. Szpachcie.

Na zebraniu w dniu 10/XII r. b. Zarząd gł. wyłonił również komisję, mającą się zająć reorganizacją Koła Warszawskiego w składzie: p. p. Sołtan, Zapasiewicz, Szpachta, Targoński, Kamiński i Rychling oraz komisję do zbadania i przedyskutowania poprawek statutowych. Do komisji tej zostali powołani pp.: Zapasiewicz, Szpachta i Trawiński.

Z SEKCJI TECHNICZNEJ.

Sekcja Techniczna zawiadamia, iż zaraz po ferjach świątecznych rozpocznie się kurs niższy mechaników lotniczych. Zgłaszać zapisy należy w poniedziałki od g. 16—18-ej w lokalu Zarządu gł., al. Jerozolimskie 27 m. 3.

W ostatnich dniach Sekcja Techn. zwróciła się do Zarządu gł. L. O. P. P. z prośbą o zorganizowanie podczas ferji letnich kursu instruktorów latawcowych w warsztatach balonowych w Jabłonnie.

Sekcja uzyskała pewien procent miejsc na organizowanym przez L. O. P. P. kursie instruktorów modelarskich.

Sekcja opracowała skrypty kursów niższego i wyższego, które zostaną wkrótce wydane przez Sekcję prasowo-wydawniczą.

Okólnik № 5.

Otwierając kurs wyższy mechaników lotniczych, zaznaczam, iż w roku bieżącym prowadzone będą jednocześnie dwa działy: silnikowy i płatowcowy. Do przesłuchania działu silnikowego dopuszczeni będą wszyscy absolwenci kursu niższego, zakwalifikowani na podstawie regulaminu.

Do przesłuchania działu płatowcowego dopuszczeni będą słuchacze działu silnikowego z roku zeszłego, którzy mają zaliczone wykłady i uiścili opłaty. Celem zaliczenia wykładów, zainteresowani winni zgłosić się do mnie w dnie urzędowania (poniedziałki od 16 — 18), uregulować należności i odebrać temat, który winien być opracowany i zwrócony w przeciągu tygodnia. Dotychczas dział silnikowy zaliczam pp.: Targońskiemu Tadeuszowi, Szpachcie Stefanowi, Milerowi Zbigniewowi, Windydze Czesławowi, Sadkowskiemu Zbigniewowi, Jędrzejczakowi Stefanowi.

Kierownik Sekcji Technicznej

D. 30 listopada 1925 r. (—) *T. Targoński.*

Z SEKCJI PRASOWO-WYDAWNICZEJ.

Sekcja zawiadamia wszystkie Koła, iż miesięczne sprawozdanie z pracy należy nadsyłać najpóźniej do dn. 20 każdego miesiąca na ręce kierownika Sekcji prasowo-wydawniczej Zarządu głównego.

Z KOŁA WARSZAWSKIEGO.

W najbliższych dniach zwołane zostanie nadzwyczajne walne zebranie Koła. Na porządku dziennym wybory nowych władz.

Biuletyn Komitetu Stołecznego L. O. P. P.

PODZIĘKOWANIE WPP. INSPEKTOROM SZKOLNYM.

Komitet Stołeczny Ligi Obrony Powietrznej Państwa przesyła tą drogą gorące podziękowania WPP. Inspektorom Szkolnym powiatów Województwa Warszawskiego, a zwłaszcza WPanu Inspektorowi Okręgu Szkolnego Grójeckiego za przychylność i pomoc okazaną naszemu wydawnictwu.

Obywatelski czyn WPP. Inspektorów świadczy niezbicie, że wszelkie zamierzenia L. O. P. P., mające na celu spopularyzowanie polskiej idei lotniczej na terenie szkolnym, spotykać się będą zawsze z życzliwością i współpracą odpowiednich władz szkolnych.

Komitet Stołeczny L. O P. P. ufając, że i nadal „Młody Lotnik" cieszyć się będzie cennem poparciem Naczelnych Władz Szkolnych i PP. Pedagogów, dołoży wszelkich starań, aby to wydane przezeń pismo spełniło godnie swą zaszczytną rolę—krzewiciela lotnictwa wśród młodzieży.

KURS INSTRUKTORÓW MODELARSKICH.

W połowie stycznia 1926 r. Komitet Stołeczny otwiera bezpłatny kurs instruktorów modelarstwa lotniczego dla nauczycieli szkół warszawskich.

Wykłady odbywać się będą w szkole im. Konarskiego — Leszno 72, 4 razy tygodniowo wieczorami po 2—3 godziny i trwać będą przez 2 miesiące.

Program przewiduje wykłady teoretyczne: o historji lotnictwa, budowie płatowców i motorów, teorji lotu, znaczeniu modelarstwa i organizacji modelarni i praktyczne przygotowanie planów konstrukcyjnych, budowa modeli i śmigieł.

Modele wykonywane będą z drzewa oraz bambusu; jedno i dwu-płatowe, belkowe i kadłubowe — wszystkie latające.

Na zakończenie kursów urządzone będą wycieczki do zakładów lotniczych i loty pasażerskie.

Absolwenci kursu po otrzymaniu dyplomów prowadzić będą naukę o lotnictwie w swoich szkołach.

Bliższe szczegóły będą podane. Zgłoszenia przyjmuje Komitet Stołeczny.

AKADEMICY A L. O. P. P.

Na Walnem Zebraniu Bratniej Pomocy studentów Wyższej Szkoły Handlowej uchwalono jednogłośnie, aby wszyscy członkowie Bratniej Pomocy zapisali się na członków Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Nie należy wątpić, że za przykładem W.S.H pójdą inne uczelnie akademickie.

MŁODZIEŻ SZKOLNA A L.O.P.P.

W ostatnim miesiącu powstały m. in. następujące Koła L. O. P. P., zorganizowane wśród młodzieży:

1) przy szkole powszechnej Nr. 17, dzięki pomocy kierownika tej szkoły i grona nauczycielskiego. 2) przy państwowem seminarjum im. Orzeszkowej, 3) przy IV Gimn. Miejskiem, zainicjowane przez p. prof. Nowotczyńskiego, 4) przy państw. seminarium naucz. rzemiosł, 5) przy miejskiej szkole zawodowej dokształcającej № 25 i 6) Koło Miłośników Lotnictwa do którego należy młodzież szkolna zarówno męska, jak i żeńska.

We wszystkich wypadkach widoczne jest wielkie zainteresowanie wśród młodzieży.

Z uznaniem należy podkreślić, że hasła L. O. P. P. są całkowicie rozumiane przez szkoły miejscowe, a nauczycielstwo stara się o udzielanie jaknajdalej idącej pomocy.

Z DZIAŁALNOŚCI KOŁA Nr. 25 L. O. P. P.

Organizacja Komit. Stoł. L.O.P.P. opiera się w Warszawie głównie bezpośrednio na działalności kół miejscowych, zakładanych przy różnych instytucjach, organizacjach, szkołach i t. p. Wobec tego wyłoniła się konieczność utworzenia jednego koła dla tych, którzy nie należą do żadnych instytucji. Mając to na uwadze, Komitet Stoł. utworzył w marcu 1924 r. Koło Nr. 25 przy Komitecie Stołecznym.

Stopniowy, stały rozwój Koła Nr. 25 pod względem ilościowym członków i kasowym widzimy z poniżej zestawionych liczb:

W r. 1924 Koło liczyło członków 1.725
W r. 1925 do dn. 1/12 „ 6 291

W liczbie tej znajdowało się członków dożywotnich 76, założycieli 212 i rzeczywistych 6.003.

Zebrano ze składek i wpisowego:
W r. 1924 8.790
W r. 1925 do dn. 1/12 26.805 24

Do Koła Nr. 25 przydzielono również i te instytucje, które ze względów technicznych koła własnego stworzyć nie mogą.

Ponieważ urządzanie samodzielnych imprez było utrudnione, Koło Nr. 25 brało czynny współudział we wszelkich imprezach urządzanych przez Komitet Stołeczny L.O.P.P.

Wykorzystano więc dla zwiększenia liczby członków i rozsprzedaży materjałów propagandowych: Wystawę Lotniczą w Politechnice Warszawskiej, Pokaz Floty Powietrznej. Rajd Balonów i wiele innych.

Dla ułatwienia zapisywania się na członków L O.P.P. założono „Punkty Zapisów" w ważniejszych dzielnicach miasta, w różnych instytucjach i większych firmach. „Punkty" te z dniem każdym rozwijają swą działalność.

Specjalną uwagę zwrócono na akcję odczytową, jako jeden z ważniejszych czynników propagandowych.

W roku 1925 (do 1 grudnia) urządzono w różnych instytucjach należących do Koła Nr. 25. 63 odczyty o lotnictwie z przeźroczami.

Koło Nr. 25 zajmuje się również energicznie rozsprzedażą „cegiełek" na budowę Instytutu Aerodynamicznego oraz wydawnictw Komit. Stołeczn. L.O.P.P.

W roku przyszłym postanowiono przy pomocy rządców i administratorów założyć „Punkty Zapisów" w większych domach w Warszawie. Akcję już rozpoczęto.

DZIAŁ PROPAGANDY L.O.P.P.

Propaganda prowadzona przez Komitet Stołeczny w dalszym ciągu bardzo energicznie znalazła żywy oddźwięk wśród szkół powszechnych i średnich. Młodzież jest bardzo przejęta ideją lotniczą. Poszczególne klasy w szkole rywalizują ze sobą o pierwszeństwo.

Komitet Stołeczny, chcąc odznaczyć zasłużone instytucje, szkoły i poszczególne osoby, projektuje wydanie w najbliższej przyszłości pamiątkowych żetonów.

Szczegółowe sprawozdanie z Działu Propagandy za rok obecny ukaże się w numerze styczniowym.

Redaktor: *Jerzy Osiński.* Wydawca: *Komitet Stołeczny L. O. P. P.*

Drukarnia Akademicka w Warszawie. Tel. 510-08.

18

POLSKA LINJA LOTNICZA „AEROLOT“ S. A.



KOMUNIKACJA

codzienna z wyjątkiem niedziel.

Dostawa poczty i przesyłek w tym samym dniu.

ZARZĄD:

Warszawa, N-Świat 24, tel. 9-00.

INFORMACJE:

Warszawa,	tel.	9-00.
	„	8-50.
Lwów	„	6-10.
	„	22-75.
Kraków	„	32-22.
	„	35-58.
Gdańsk	„	415-31
Wiedeń	„	78-3-95.
	„	78-4-95.

ROZKŁAD LOTÓW

WAŻNY OD 20 LISTOPADA 1925 R. AŻ DO ODWOŁANIA.

I. WARSZAWA—GDAŃSK.

GODZINA	KIERUNEK			GODZINA
8^{30}	|	Warszawa	Λ	15^{30}
11^{30}	V	Gdańsk	|	12^{30}

II. WARSZAWA — LWÓW.

8^{30}	|	Warszawa	Λ	15^{30}
11^{30}	V	Lwów	|	12^{30}

III. KRAKÓW — LWÓW.

12^{30}	|	Kraków	Λ	11^{15}
15^{15}	V	Lwów	|	8^{30}

IV. WARSZAWA—KRAKÓW.

8^{45}	|	Warszawa	Λ	15^{00}
11^{15}	V	Kraków	|	12^{30}

V. KRAKÓW — WIEDEŃ.

11^{30}	|	Kraków	Λ	13^{30}
14^{30}	V	Wiedeń	|	10^{30}